



LABORATÓRIO NACIONAL
DE ENGENHARIA CIVIL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Proc. 0701/01/16911

**AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA DO
“ESTUDO PARA ANÁLISE TÉCNICA COMPARADA
DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO
AEROPORTO DE LISBOA NA ZONA DA OTA E NA ZONA
DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE”**

Resumo Não Técnico

Lisboa • Janeiro de 2008

I&D TRANSPORTES

RELATÓRIO 21/2008 – DT

**AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA DO “ESTUDO PARA ANÁLISE TÉCNICA
COMPARADA DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE
LISBOA NA ZONA DA OTA E NA ZONA DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE”**

Resumo Não Técnico

ÍNDICE

1	Introdução	1
2	Antecedentes	1
3	objecto de avaliação e metodologia.....	2
4	Análise jurídica sobre aspectos ambientais	4
5	Factores críticos para a decisão	4
5.1	Identificação dos factores críticos para a decisão (FCD)	4
5.2	Vantagens e desvantagens associadas a cada FCD	5
5.2.1	<i>Segurança, eficiência e capacidade das operações do tráfego aéreo (FCD1)</i>	5
5.2.2	<i>Sustentabilidade dos recursos naturais e riscos (FCD 2)</i>	6
5.2.3	<i>Conservação da natureza e biodiversidade (FCD 3)</i>	10
5.2.4	<i>Sistema de transportes terrestres e acessibilidades (FCD 4)</i>	11
5.2.5	<i>Ordenamento do território e desenvolvimento regional (FCD 5)</i>	12
5.2.6	<i>Competitividade e desenvolvimento económico e social (FCD 6)</i>	14
5.2.7	<i>Avaliação financeira (FCD 7)</i>	14
6	Análise custo - benefício (ACB).....	16
7	Conclusões e recomendações.....	17

1 | INTRODUÇÃO

O presente Resumo Não Técnico (RNT) diz respeito ao Relatório Ambiental do “Estudo para Análise Técnica Comparada das Alternativas de Localização do Novo Aeroporto de Lisboa na Zona da Ota e na Zona do Campo de Tiro de Alcochete”. Este Relatório Ambiental tem por base o Estudo desenvolvido pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil no qual foi adoptada uma metodologia de avaliação estratégica que em tudo satisfaz a forma e o conteúdo de uma avaliação ambiental estratégica (AAE).

O Relatório Ambiental é enquadrado nos termos do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de Junho que estabelece o regime a que fica sujeita a avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente, incluindo no seu âmbito planos e programas de transportes. Embora no presente caso não se esteja todavia perante um plano ou programa para a localização do NAL, optou-se ainda assim por dar resposta aos seus requisitos fundamentais, designadamente a apreciação do âmbito e alcance da avaliação ambiental pelas entidades com responsabilidades ambientais específicas, bem como a submissão à consulta das mesmas entidades, do público e demais instituições ou especialistas na actividade ou área objecto da consulta, do Relatório Ambiental incluindo este RNT.

O âmbito e alcance da avaliação ambiental, nos termos do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de Junho foi posto à consideração e recebeu acolhimento favorável aos factores críticos para a decisão das entidades consultadas, designadamente a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), o Instituto da Água (INAG), o Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB), a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR LVT) e a Direcção-Geral da Saúde (DGS).

No seguimento da consulta que se vai realizar, será preparada uma Declaração Ambiental, que irá integrar os comentários recebidos e justificar a alternativa escolhida. Uma vez tomada a decisão em definitivo relativamente à localização do NAL, deverão ser desencadeados os procedimentos de Avaliação do Impacte Ambiental (AIA) dos respectivos projectos de desenvolvimento do NAL, nos termos do Decreto-Lei nº 69/2000 de 3 de Março, com as alterações do Decreto-lei nº 197/2005 de 8 de Novembro.

2 | ANTECEDENTES

No final de 2005, o Governo, tendo os estudos anteriormente realizados desde 1978, anunciou a decisão de avançar com a construção do NAL na opção de localização na zona da Ota, dadas as limitações do Aeroporto da Portela face às previsões de aumento do tráfego aéreo e por forma a dotar o País de uma infra-estrutura aeroportuária com características modernas, com grande capacidade e qualidade de resposta, no âmbito de uma estratégia nacional para o sector dos transportes, e do transporte aéreo em particular.

Em resultado da apresentação ao Governo, pela Confederação da Indústria Portuguesa (CIP), de um novo estudo (Avaliação Ambiental de Localizações Alternativas para o Novo Aeroporto de Lisboa), realizado sob a coordenação do Instituto do Ambiente e Desenvolvimento (IDAD), o Governo entendeu que a hipótese de localização do NAL na zona do Campo de Tiro de Alcochete (CTA), que não fora estudada anteriormente, deveria merecer uma apreciação mais aprofundada.

Em 12 de Junho de 2007, o Governo decidiu mandar o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I.P para, “no âmbito da respectiva liberdade de investigação e autonomia técnica, elaborar um Estudo que proceda a uma análise técnica comparada das alternativas de localização do Novo Aeroporto de Lisboa, na zona da Ota e na Zona do Campo de Tiro de Alcochete”.

Em 30 de Julho de 2007, o Ministério da Defesa Nacional (MDN) informou o LNEC que, quanto à possibilidade da eventual localização do NAL na zona do CTA, “...se o superior interesse nacional assim o determinar, o Campo de Tiro de Alcochete (CTA) poderá ser utilizado para implantação do Novo Aeroporto de Lisboa”.

3 | OBJECTO DE AVALIAÇÃO E METODOLOGIA

O objecto de avaliação ambiental estratégica (AAE) é a decisão sobre a localização do NAL numa das duas localizações alternativas, mutuamente exclusivas, nas zonas da Ota e do CTA.

Esta AAE tem como referência dois cenários de desenvolvimento futuro do País e a criação de uma “Cidade – Aeroporto”, ou seja, de uma cidade empresarial com serviços diversificados às empresas e aos consumidores, com zonas de agregação e de combinação de múltiplas actividades, mais ou menos ligadas ao transporte aéreo.

No que diz respeito aos cenários de desenvolvimento, entre os quais se prevê que a realidade se venha a ajustar:

- O Cenário 1 corresponde a uma elevada capacidade na fase de funcionamento normal; uma forte componente de voos de trânsito; a existência de duas pistas paralelas e independentes e a possibilidade eventual de expansão com terceira pista; a capacidade para receber todo o tipo de aviões; e a integração e serviços, articulando cargas transportadas por via marítima e aérea.
- O Cenário 2 corresponde, no essencial, ao crescimento do tráfego gerado internamente, quer de residentes para fora de Portugal, quer de cada vez mais turistas e residentes estrangeiros em Portugal, com exigências em termos de capacidade e de possibilidades de expansão claramente menores do que no cenário anterior.

Neste contexto, a metodologia adoptada foi orientada para a definição de um espaço de decisão limitado por Factores Críticos para a Decisão - FCD (ver capítulo 5).

Todo este processo convergiu para uma avaliação estratégica comparada e integrada com uma análise custo-benefício (ver capítulo 6).

A avaliação baseada nos FCD, incluiu:

- A caracterização da situação passada, presente e futura, analisando diferentes aspectos na medida em que estabelecem a diferenciação entre as localizações em estudo;
- A comparação das duas localizações em relação aos efeitos ambientais, tendo em atenção a informação necessária para a análise custo-benefício a decorrer em paralelo;
- A avaliação das vantagens e desvantagens de cada uma das localizações, e a preparação de recomendações.

Na Figura 1 apresenta-se, sobre uma base cartográfica, os pontos de localização da infra-estrutura aeroportuária, em ambas as localizações estudadas.

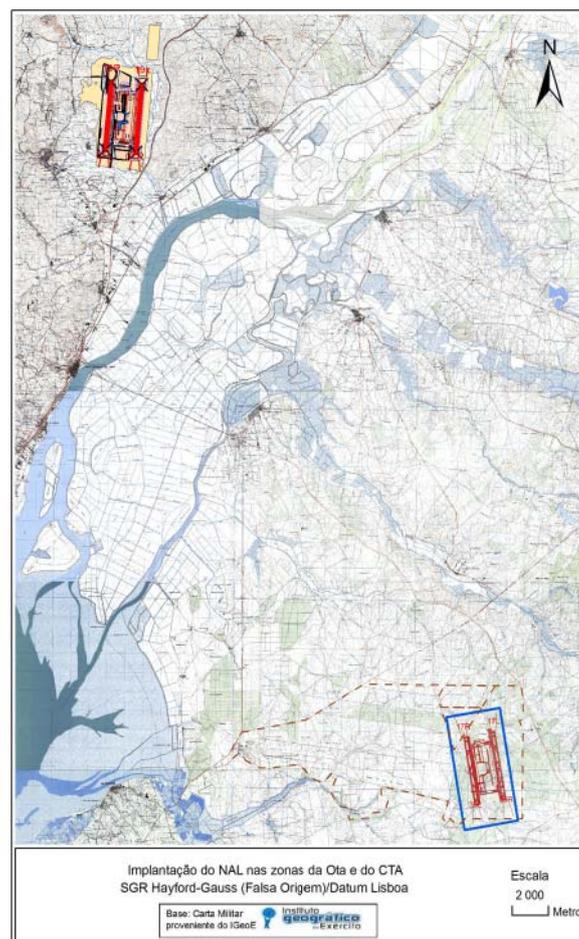


Figura 1 - Localizações alternativas do NAL (zonas da Ota e do CTA)

4 | ANÁLISE JURÍDICA SOBRE ASPECTOS AMBIENTAIS

A decisão de aprovação da localização de um projecto como o NAL necessita da verificação cuidadosa da existência ou não de impactes significativos nas zonas classificadas segundo o direito europeu de conservação da natureza. Assim sendo, o Estudo inclui uma análise jurídica sobre aspectos ambientais considerados mais relevantes. Esta análise evidencia que, à primeira vista, não parece existir nenhum constrangimento ambiental (ao nível da Rede Natura 2000) que impeça, de forma imediata e absoluta, a localização do NAL nas zonas da Ota e do CTA, já que, em nenhuma das localizações propostas para o NAL — incluindo aqui tanto o próprio aeroporto como uma futura cidade aeroportuária — coincide geograficamente com qualquer zona destinada à conservação da natureza, classificada tendo em atenção os critérios europeus.

Chama-se, no entanto, a atenção para o facto de ambos os locais propostos para implantação do NAL estarem situados a distâncias relativamente reduzidas de zonas classificadas, o que coloca a questão relacionada com o facto de a simples proximidade poder vir a ser considerada, pelas instâncias competentes da União Europeia, como uma violação dos deveres de protecção dos ecossistemas no território dos Estados-membros.

Nesta lógica, os futuros estudos deverão ser desenvolvidos de forma a fazer prova da inexistência de alternativas e da absoluta necessidade do empreendimento, em função de razões imperativas de reconhecido interesse público e, em sequência, serem adoptadas medidas

O Estudo contém recomendações que contemplam medidas compensatórias que garantam a coerência global da Rede Natura 2000.

5 | FACTORES CRÍTICOS PARA A DECISÃO

5.1 Identificação dos factores críticos para a decisão (FCD)

Para cumprimento dos objectivos do Estudo foram considerados sete FCD, todos com a mesma importância relativa, designadamente:

1. Segurança, eficiência e capacidade das operações do tráfego aéreo;
2. Sustentabilidade dos recursos naturais e riscos;
3. Conservação da natureza e biodiversidade;
4. Sistema de transportes terrestres e acessibilidades;
5. Ordenamento do território;
6. Competitividade e desenvolvimento económico e social;

7. Avaliação financeira.

O Quadro 1 contém o âmbito e os objectivos associados a cada um daqueles FCD.

Quadro 1- FCD – Âmbito e objectivos

Factores Críticos para a Decisão	Âmbito e objectivos de avaliação
FCD1. Segurança, eficiência e capacidade das operações do tráfego aéreo	Condições meteorológicas e climáticas, colisão com aves, obstáculos à navegação e eficiência operacional e capacidade
FCD2. Sustentabilidade dos recursos naturais e riscos	Recursos hídricos superficiais: alteração da rede de drenagem natural, medidas para controlo de cheias e risco de erosão Águas subterrâneas: vulnerabilidade à poluição, recarga e explorabilidade do sistema aquífero, áreas de protecção do sistema aquífero Geotecnia: custos associados à construção e risco sísmico Ruído: População e usos sensíveis expostos
FCD3. Conservação da natureza e biodiversidade	Valor ecológico do território e grau de afectação das zonas naturais nas envolventes (habitats e espécies protegidas)
FCD4. Sistema de transportes terrestres e acessibilidades	Sustentabilidade do sistema de transportes (rodoviário e ferroviário, existente e projectado), integração com RAVE, custos operacionais da componente rodoviária, tempo de percurso e fiabilidade.
FCD5. Ordenamento do território e desenvolvimento Regional	Ordenamento do Território: Dinâmica demográfica, ocupação e uso do solo e dinâmica urbana (população e sector empresarial)
FCD6. Competitividade e desenvolvimento económico e social	Modelo de cidade aeroportuária, suporte à internacionalização da economia, posicionamento estratégico com maior capacidade concorrencial, crescimento e o emprego, condições económico-financeiras de desenvolvimento do projecto
FCD7. Avaliação financeira	Admissibilidade financeira do investimento

5.2 Vantagens e desvantagens associadas a cada FCD

5.2.1 Segurança, eficiência e capacidade das operações do tráfego aéreo (FCD1)

Em ambas as localizações (Ota e CTA) é viável a operação de um aeroporto civil, sob o ponto de vista das condições meteorológicas e climáticas.

A análise do risco de colisão com aves permitiu, desde já, identificar riscos potenciais em ambas as localizações, com maior relevância na zona do CTA, sendo necessário, em qualquer delas, adoptar medidas de mitigação apropriadas. Esta situação assemelha-se às verificadas noutras localizações de aeroportos internacionais.

No que se refere à orografia, na zona da Ota existe terreno elevado que inviabiliza as voltas para Oeste numa das pistas, e detectaram-se penetrações nas superfícies limitativas de obstáculos que

requerem a tomada de medidas de mitigação, incluindo consideráveis desbastes de terreno e adaptações nos procedimentos operacionais dos aviões. Na zona do CTA não foi detectado nenhum caso de penetração de obstáculos naturais.

Relativamente a obstáculos artificiais, foi evidenciado um conjunto de situações, em ambas as localizações, que obrigam à sua remoção ou à sua sinalização e divulgação na Publicação Nacional de Informação Aeronáutica (AIP), devendo ainda ajustar os procedimentos operacionais. Estas situações ocorrem em maior número e são mais gravosas do ponto de vista operacional na zona da Ota do que na zona do CTA.

A existência, na localização na zona da Ota, de obstáculos, sobretudo naturais, embora, após tomadas as necessárias medidas de mitigação, não ponha em causa a segurança das operações, confere menor flexibilidade operacional e mais limitações à exploração da capacidade potencial do sistema de pistas nesta localização do que na localização na zona do CTA.

No que respeita à organização do espaço aéreo e às interferências com as áreas e aeródromos militares, as informações da FAP e os resultados do Estudo levam a concluir que os impactes com a localização do NAL na zona do CTA são menores do que os identificados pela FAP no cenário operacional para a localização na zona da Ota.

Em síntese: É possível, em qualquer das duas localizações analisadas, garantir padrões de segurança operacional adequados. No entanto, sob o ponto de vista da eficiência e capacidade das operações do tráfego aéreo, não obstante os estudos já realizados carecerem de maior aprofundamento, os elementos disponíveis indicam a localização do NAL na zona do CTA como mais favorável.

5.2.2 Sustentabilidade dos recursos naturais e riscos (FCD 2)

Este FCD abrange os recursos água e solo, este último na perspectiva geotécnica. Abrange, ainda, as análises do risco de cheias, do risco de erosão, do risco sísmico e do risco de afectação do ruído.

Águas superficiais

As condições de escoamento das águas superficiais serão afectadas, nas duas localizações, pela construção da plataforma do aeroporto.

Na localização na zona da Ota, a implantação da infra-estrutura aeroportuária está condicionada pela existência de três linhas de água, sendo duas delas de dimensão significativa. A existência destas linhas de água impõe, no caso da Ribeira de Alvarinho, a execução de obras de certa dimensão associadas ao seu desvio que inclui a construção de uma barragem e de condutas de derivação para o rio Alenquer.

No caso dos rios Alenquer e Ota, a implantação da infra-estrutura aeroportuária impõe a adopção de medidas de protecção contra cheias que compensem a área ocupada.

A existência destas linhas de água, bem como as baixas cotas do terreno sujeito à influência da maré, condiciona igualmente a instalação das zonas de desenvolvimento induzido pelo NAL e as

dimensões das obras de regularização dos leitos e de controlo de cheias dos rios Ota e Alenquer. Impõe igualmente a execução de obras de derivação para o rio Alenquer dos caudais gerados na bacia hidrográfica da ribeira de Alvarinho e a estabilidade das obras da infra-estrutura aeroportuária e da sua envolvente, bem como das acessibilidades.

Na localização na zona do CTA os desvios das pequenas linhas de água são muito facilmente enquadráveis no avanço da modelação do terreno, sendo muito menos vulneráveis à ocorrência de cheias, por os caudais de cheia serem de menor valor e porque as alturas dos aterros e escavações serem também menores.

Em síntese: Os condicionamentos associados ao reordenamento das linhas de água na zona da Ota, bem como o seu contacto hidráulico directo com o estuário do rio Tejo, conduzem a que nesta zona as necessidades de intervenção sejam de muito maior complexidade que na zona do CTA. Em consequência, os inerentes custos das intervenções nas linhas de água são mais elevados na localização na zona da Ota do que na zona do CTA.

Águas subterrâneas

Na análise desta componente foram desenvolvidos estudos para as áreas abrangidas pelas duas localizações com vista à caracterização dos seguintes indicadores: explorabilidade do sistema aquífero para abastecimento; variação da recarga média do sistema aquífero induzida pela alteração das condições de ocupação do solo; afectação das áreas de protecção especial de águas subterrâneas; e vulnerabilidade à poluição dos aquíferos. Foi feita a caracterização de cada um desses indicadores, tendo-se analisado as diferenças para cada uma das duas localizações em estudo, bem como as alterações que podem ocorrer.

Nesta análise tiveram-se em conta as incertezas inerentes à informação existente, descontínua no espaço e no tempo. Com vista à minimização destas incertezas foram realizadas sondagens específicas para caracterização complementar das duas zonas. Os elementos disponíveis permitem afirmar, com as reservas associadas a essas incertezas, que em relação às "Águas Subterrâneas" as duas localizações se equiparam e não apresentam riscos significativos na execução e exploração da infra-estrutura aeroportuária. Esta afirmação pressupõe que (1) sejam implementadas medidas estruturais que garantam o confinamento e tratamento, com redundância, das águas pluviais caídas directamente sobre a plataforma e, em particular, das escorrências das pistas; (2) que haja um sistema de gestão ambiental global e rigoroso das águas e dos resíduos da plataforma, tanto na fase construtiva como durante a exploração, aspectos que, no seu conjunto, são imprescindíveis para assegurar a protecção da qualidade das águas subterrâneas.

Em síntese: Os elementos disponíveis indicam, com as reservas atrás referidas, que em ambas as localizações se está na presença de sistemas aquíferos multi-camada com aquíferos livres na zona superior que passam a aquíferos (semi)confinados em profundidade. Permitem igualmente inferir que estas camadas no seu conjunto conferem características de confinamento aos estratos subjacentes, podendo não apresentar continuidade lateral em toda a sua extensão. A vulnerabilidade à poluição

dos aquíferos, traduzida pelo índice DRASTIC, é sensivelmente igual nas duas localizações: Intermédia no aquífero livre e Baixa no aquífero (semi)confinado.

Geotecnia

Neste âmbito são abordados os aspectos de natureza geotécnica relativos à preparação dos terrenos para a construção da plataforma do NAL na zona da Ota e no local H6, situado na zona do CTA.

Para a localização na zona da Ota, no cálculo do volume de escavações foram contabilizados o volume geométrico e o volume relativo às escavações a efectuar para remoção de obstáculos nas áreas de aproximação.

A reavaliação do movimento de terras efectuada no presente estudo revela um défice no valor de 7 170 000 m³, sendo o correspondente volume de escavações igual a 42 660 000 m³ e o de aterro igual a 49 830 000 m³. O estudo apresentado pelo Consultor Técnico Parsons-FCG determinava um equilíbrio de terras devido à majoração do volume de escavações através de um factor de empolamento dos terrenos, o qual, de acordo com as regras de medição do LNEC, não é aqui considerado. Salienta-se, no entanto, que a subida de cotas da pista ponte, de 2 m, deveu-se a um excesso de terras da ordem dos 8 500 000 m³, valor superior ao défice calculado neste estudo. Assim, admite-se que o equilíbrio de terras possa ser atingido, mediante a optimização das cotas de implantação da plataforma.

Para a localização na zona do CTA verifica-se, nesta fase dos estudos, que o movimento de terras se caracteriza por um défice da ordem dos 8 006 000 m³ (diferença entre os volumes geométricos das escavações e dos aterros, sendo o correspondente volume de escavações igual a 5 854 000 m³ e o de aterro igual a 13 860 000 m³).

Em termos de estimativa orçamental da construção da plataforma, a localização na zona da Ota implica um custo cerca de 2,6 vezes superior ao custo na localização na zona do CTA. A estimativa de custos da construção da plataforma conduziu, para as localizações nas zonas da Ota e do CTA, aos valores de 536,7x10⁶ € e de 204,6 x10⁶ €, respectivamente. As condições de escavação são semelhantes em ambos os locais.

A localização do NAL na zona da Ota tem como vantagens o facto de permitir o equilíbrio entre os volumes de escavação e os volumes de aterro, sem haver necessidade de recurso da materiais de empréstimo, e dos estudos para concurso estarem numa fase muito adiantada.

Como inconvenientes, salientam-se o seu mais elevado custo, o maior prazo de execução da obra, a maior complexidade na coordenação dos trabalhos de construção e o facto de, em termos geotécnicos, a expansão estar associada a muito maiores movimentos de terra e à ocupação dos vales aluvionares, o que a torna impraticável.

A localização do novo aeroporto no CTA acarreta como vantagens um menor custo de construção da plataforma e prazos de execução mais curtos, bem como a possibilidade de existência de uma futura expansão, sem que sejam encontradas condições geotécnicas especialmente problemáticas, e de um faseamento construtivo da plataforma.

Em síntese: No que se refere aos aspectos de execução da plataforma, verifica-se que a grande diferença entre as localizações nas zonas da Ota e do CTA prende-se com a configuração topográfica e as condições geotécnicas mais desfavoráveis preponderantes na opção da Ota em relação à do CTA (situação presente).

Risco sísmico associado ao NAL

O risco sísmico é abordado no contexto da construção e operação do NAL na zona da Ota e na zona do CTA.

A implantação do NAL implica a construção de uma plataforma, bem como a consideração das zonas de aproximação às pistas, das superfícies de transição e das infra-estruturas auxiliares. O dimensionamento destas obras poderá ser fortemente condicionado pelo ambiente sísmico onde se inserem, pelo que a quantificação das acções sísmicas em cada uma das localizações constitui um aspecto de análise relevante.

Em síntese: No que se refere ao risco sísmico, verifica-se que as localizações nas zonas da Ota e do CTA apresentam casualidade sísmica semelhante, sendo os efeitos locais mais desfavoráveis na localização da Ota relativamente ao CTA.

Risco de afectação do ruído

Foi efectuada uma análise comparativa na perspectiva das alterações da componente acústica do ambiente devidas à exploração do NAL, a partir da qual foi possível quantificar a população exposta ao ruído particular devido ao tráfego aéreo, e avaliar o impacto ambiental respectivo.

De um ponto de vista legal, a análise comparativa assenta no disposto na legislação aplicável no domínio do ruído – Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-lei nº 09/07, de 17 de Janeiro, com as revisões introduzidas pela Declaração de Rectificação nº 18/2007 e pelo Decreto-lei nº 278/07, de 1 de Agosto. De um ponto de vista de avaliação da população exposta seguem-se critérios constantes no Decreto-lei nº 146/06, de 31 de Julho, que transpõe para o direito interno a Directiva Europeia 2002/49/CE sobre avaliação e gestão do ruído ambiente, e o Guia de boas práticas para mapeamento estratégico de ruído e dados associados.

Foram determinadas as linhas isófonas do ruído particular para as duas localizações alternativas, partindo das características do tráfego previsto, tanto em número de aeronaves como de distribuição de movimentos ao longo do dia médio anual, para duas situações típicas: ano de início da exploração (2017) e ano horizonte do projecto (2050). Foram consideradas as isófonas para as quais se quantificou a população exposta, respectivamente: no período diurno as de 55 dB(A) e 65 dB(A); e no período nocturno as de 45 dB(A) e 55 dB(A). Adicionalmente, apresenta-se também, para o período diurno, a isófona de 50 dB(A).

Foram efectuadas simulações de que resultaram mapas de distribuição de ruído.

Em síntese: verifica-se que a solução de localização do NAL no CTA é mais favorável do ponto de vista da população exposta, tanto numa perspectiva de análise estratégica assente no indicador de ruído global como na comparação associada à exposição em período nocturno. Efectivamente, o

número de habitantes expostos às duas classes de ruído consideradas, tanto no âmbito do indicador global como no do período nocturno, é substancialmente superior no caso de localização na zona da Ota, para ambos os anos/cenários considerados, 2017 e 2050.

5.2.3 Conservação da natureza e biodiversidade (FCD 3)

Na óptica da conservação da natureza e da biodiversidade, a implantação de grandes infra-estruturas tem essencialmente desvantagens, devido à profunda artificialização do território. Estas desvantagens também são evidentes no caso do NAL, existindo impactes potenciais muito negativos tanto na Ota como no CTA. Alguns dos impactes são inevitáveis e irreversíveis, decorrendo das alterações físicas provocadas nos locais de implantação da infra-estrutura aeroportuária, de uma cidade aeroportuária, e das novas rodovias e ferrovias. Prevê-se ainda uma multiplicidade de impactes adicionais indirectos na região envolvente, induzidos pela reorganização das actividades no território e pelas prováveis alterações dos usos do solo. Apesar destas semelhanças nos processos inerentes à implantação do NAL, as localizações apresentam diferenças comparativas nas vantagens e desvantagens, devido às suas características ecológicas muito distintas.

Na Ota, o NAL irá implantar-se numa região onde existem valores naturais importantes, mas que tendem a ocupar áreas relativamente pequenas e fragmentadas. Nestas condições, é possível planear a implantação territorial das infra-estruturas de forma a evitar muitas das zonas ecologicamente mais sensíveis, o que constitui uma vantagem desta localização. Em contraste, as áreas de elevado valor ecológico são muito mais vastas e contínuas na envolvente do CTA, o que dificulta a implantação de infra-estruturas sem afectar áreas ecologicamente importantes. Deve contudo atender-se a que muitas áreas ecologicamente sensíveis na envolvente do CTA têm condicionantes ambientais à transformação dos usos do solo, decorrentes principalmente dos quadros legais do Sistema Nacional de Áreas Classificadas e da protecção aos povoamentos de sobreiro e azinheira (Decreto-Lei 169/2001, de 25 de Maio). Este facto pode colocar maiores níveis de exigência de qualidade ambiental ao desenvolvimento do projecto. Esta vantagem potencial, contudo, é inferior à oferecida pela localização na Ota.

Em termos de desvantagens, prevê-se que a implantação do NAL no CTA provocará uma redução no valor ecológico do território mais acentuada do que na Ota, devido aos maiores efeitos negativos previsíveis sobre o Sistema Nacional de Áreas Classificadas e sobre as ocupações do solo favoráveis à biodiversidade. No CTA também são prováveis maiores efeitos negativos do que na Ota sobre *habitats* e espécies protegidos, se bem que o inverso aconteça no caso da flora, peixes dulciaquícolas e morcegos. No CTA são particularmente relevantes os impactes potenciais sobre as aves aquáticas, uma vez que para estas o Estuário do Tejo assume uma importância muito elevada para a conservação da biodiversidade à escala europeia. De facto, uma vez que muitas das espécies de aves potencialmente mais afectadas são migradoras, o NAL poderá neste caso ter reflexos negativos sobre áreas naturais a muitos milhares de quilómetros de distância.

Em contrapartida, a localização no CTA pode induzir a criação de uma zona tampão para a SIC/ZPE do Estuário do Tejo, incluindo as áreas ecologicamente mais importantes da sua envolvente, no

âmbito das medidas de compensação de impactes e permitir a inclusão no SIC/ZPE do Estuário do Tejo da área do CTA não afectada pela implantação do NAL e infra-estruturas associadas.

Em síntese: Considera-se que, na óptica da conservação da natureza e da biodiversidade, a localização na zona do CTA é mais desvantajosa que na zona da Ota.

Tanto na Ota como no CTA, a implantação do NAL não implica impactes directos sobre Sítios de Importância Comunitária (SIC) estabelecidos ao abrigo da Directiva 92/43/CEE, uma vez que nenhum SIC se encontra a menos de 4 km de qualquer das localizações propostas e não se prevê que sobre estas áreas venham a incidir trabalhos de construção e operação do NAL e das respectivas infra-estruturas de acesso. Poderão contudo vir a ocorrer impactes negativos indirectos resultantes de efeitos de orla e isolamento das SICs, induzidos pela potencial artificialização progressiva do território envolvente e pela implantação de novas infra-estruturas viárias e ferroviárias. A magnitude destes impactes indirectos é difícil de prever, uma vez que depende dos modelos de ocupação do território que vierem a ser definidos. Com os dados disponíveis, contudo, pode-se assumir que esses impactes serão pouco significativos se forem adoptadas medidas adequadas de planeamento e gestão do NAL e dos territórios envolventes das SICs, assegurando no mínimo a existência de: (i) zonas tampão para contenção e amortecimento de impactes; (ii) corredores ecológicos que permitam a conectividade com outras áreas naturais relevantes; (iii) sistemas de gestão ambiental do NAL e infra-estruturas associadas que optimizem o seu desempenho em função de objectivos de conservação da natureza e da biodiversidade; (iv) compensação de eventuais impactes inevitáveis e irreversíveis. Cumpridas estas directrizes, bem como outras que venham a ser determinadas em sede de Avaliação de Impacte Ambiental, é de esperar que a implantação do NAL em qualquer das localizações em análise satisfaça as exigências da Directiva 92/43/CEE, designadamente do seu artigo 6º, de que não seja afectada a integridade de nenhum SIC e que sejam mantidas as condições ecológicas dos tipos de *habitats* naturais do Anexo I e das espécies do Anexo II presentes nesses SICs.

5.2.4 Sistema de transportes terrestres e acessibilidades (FCD 4)

Ambas as localizações estudadas satisfazem bem o critério de sustentabilidade do sistema de transportes, i.e., ambas possibilitam uma boa integração no eixo fundamental de alta velocidade e na rede ferroviária nacional, assim como na rede ferroviária da AML, potenciando qualquer delas uma repartição modal eficiente nos acessos.

A localização na zona da Ota apresenta a vantagem de menores custos de funcionamento do sistema de transportes terrestres e de menores externalidades deste sistema. Esta localização apresenta, igualmente, menor tempo gasto pelos passageiros no acesso ao NAL, melhor acessibilidade ao triângulo Cascais – Estoril – Sintra, a Leiria e a Coimbra, e de uma forma geral ao Centro e Norte do País.

A localização na zona do CTA (H6B) apresenta as vantagens de uma maior fiabilidade do acesso a Lisboa nos cenários de Terceira Travessia do Tejo (TTT) Chelas-Barreiro rodo-ferroviária, melhor acessibilidade à Península de Setúbal, a Évora, a Elvas / Badajoz, e ao Sul do País.

A acessibilidade a Lisboa, em termos de custos económicos das deslocações, de tempo gasto pelos passageiros, e de fiabilidade do acesso rodoviário, varia com os cenários considerados.

No quadro dos pressupostos admitidos para efeitos da análise efectuada, os quais integram os planos sub-sectoriais (rodoviário e ferroviário) existentes, com os ajustamentos inerentes a cada uma das localizações do NAL, a comparação global entre a localização Ota e a localização CTA (H6B), no que se refere às acessibilidades terrestres, resulta favorável à Ota, se bem que a diferença seja pouco expressiva em termos das diferenças percentuais entre os valores dos indicadores utilizados.

Note-se que este resultado é evidenciado, nos vários cenários, pelos valores dos indicadores de acessibilidade (“custos operacionais dos veículos” e “tempo gasto pelos passageiros”), os quais são muito sensíveis à localização exacta do aeroporto.

Em relação a este aspecto, importa salientar que - nos cenários de opção por uma configuração rodo-ferroviária da TTT Chelas-Barreiro - uma localização mais a sudoeste da zona do CTA do que a H6B, caso fosse possível, diminuiria as diferenças encontradas nos valores dos referidos indicadores de acessibilidade relativamente à localização na Ota. Estima-se que uma translação para sudoeste da H6B da ordem dos 6 km conduziria a valores semelhantes nas duas localizações, anulando assim a vantagem comparativa da localização na Ota, atrás mencionada.

Refira-se ainda que, apesar da localização do NAL na zona do CTA não estar prevista nos planos relativos ao sistema de transportes terrestres, verifica-se que o que consta dos mesmos quer em termos rodoviários (PRN2000 e configuração rodo-ferroviária da TTT) quer em termos ferroviários, com os ajustamentos introduzidos no âmbito deste estudo, permite satisfazer cabalmente as necessidade de acessibilidade para a localização do NAL na zona do CTA. No caso de ser escolhida esta localização não é de excluir a possibilidade de que eventuais outros reajustamentos ao que está planeado possam ainda trazer algum benefício em termos dos valores dos indicadores de acessibilidade obtidos.

Em síntese: No que se refere às acessibilidades terrestres, na situação actual, a comparação global entre a localização na zona da Ota e a localização na zona do CTA (H6B) resulta favorável à Ota, se bem que a diferença seja pouco expressiva em termos percentuais entre os valores dos indicadores utilizados.

5.2.5 Ordenamento do território e desenvolvimento regional (FCD 5)

No domínio do Ordenamento do Território cada localização tem as suas virtualidades e os seus problemas, ambas gerando oportunidades e riscos. Estes decorrem não tanto do modelo de desenvolvimento económico para a região e para o País, mas da capacidade de promover o adequado ordenamento e gestão do território a nível local e regional. Todavia, importa lembrar que o NAL, seja qual for a localização, é fundamental para o desenvolvimento do País, devendo satisfazer,

no essencial, aos grandes objectivos estratégicos inscritos no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT):

- “Reforçar a competitividade territorial de Portugal e a sua integração nos espaços ibérico, europeu, atlântico e global” (PNPOT, objectivo estratégico 2);
- “Implementar uma estratégia que promova o aproveitamento sustentável do potencial turístico de Portugal às escalas nacional, regional e local” (PNPOT, objectivo específico 2.6);
- “Melhorar os sistemas e infra-estruturas de suporte à conectividade internacional de Portugal no quadro ibérico, europeu, atlântico e global” (PNPOT, objectivo específico 2.2).

Em termos de **dinâmica demográfica**, a alternativa Ota apresenta-se como a localização mais favorável face à distribuição actual da população residente na área de influência dos 25 km e em relação às dinâmicas populacionais que favorecem o centro litoral, se atendermos a coroas mais amplas. Considerando a alternativa CTA, a localização do NAL pode gerar condições para promover um maior equilíbrio territorial no interior da AML. Poderá também beneficiar o eixo Vendas Novas/Montemor-o-Novo/Évora.

No que se refere à **ocupação e uso do solo**: i) na zona da Ota, existe dificuldade em acomodar uma “cidade aeroportuária”, segundo um modelo de área extensa e contígua ao aeroporto; ii) na zona do CTA existe a ameaça de se desvirtuar o sentido de “cidade aeroportuária”; iii) em ambas as situações existe o perigo de se desenvolverem fenómenos de urbanização difusa, mais nefastos no caso do CTA, caso se opte por uma “grande cidade aeroportuária”, face aos valores ambientais em causa.

Quanto à **dinâmica económica e empresarial**, as reduzidas diferenças detectadas em termos regionais e sub-regionais permitem afirmar, pela elevada sobreposição dos territórios em análise, que não existem disparidades significativas em relação à capacidade das empresas nas áreas de influência das alternativas do NAL. Acresce que, em ambas as localizações, o NAL poderá gerar oportunidades para a reconversão de tecidos produtivos, com impactes positivos no ordenamento do território.

Em síntese: A localização na zona da Ota apresenta como principais vantagens a valorização do Sistema Urbano do Oeste e Centro Litoral, o aproveitamento do potencial empreendedor e de recursos humanos do Oeste e Centro Litoral, e, em menor grau, o impulso ao desenvolvimento turístico destas regiões. Como principal desvantagem destacam-se as dificuldades de expansão da infra-estrutura aeroportuária e de acomodação de uma “cidade aeroportuária”. A localização na zona do CTA apresenta como principais vantagens a recuperação de áreas industriais obsoletas da Península de Setúbal, a ausência de restrições de espaço para expansão da infra-estrutura aeroportuária e para a implantação de uma cidade aeroportuária e, em menor grau, o impulso ao desenvolvimento económico do Alentejo (eixo Vendas Novas – Évora – Elvas e Alentejo Litoral). Como principal desvantagem desta localização salienta-se o perigo de destruição de um vasto património silvícola, agrícola e ambiental.

5.2.6 Competitividade e desenvolvimento económico e social (FCD 6)

Neste âmbito o Novo Aeroporto Internacional de Lisboa é enquadrado no desenvolvimento da região de Lisboa, situando-a no contexto europeu, ibérico e nacional e analisando a sua organização e dinâmica de evolução.

É estabelecido o quadro estratégico do desenvolvimento do NAL, abordando as grandes tendências e modelos de referência, nomeadamente o desenvolvimento do conceito de “cidade-aeroporto”, onde se destaca a análise das “cidades-aeroporto” e da configuração da respectiva “cadeia de valor”.

No quadro conceptual, estratégico e analítico estabelecido procede à análise crítica comparativa das localizações alternativas do NAL, começando por situar o aeroporto da Portela no contexto europeu e abordando, sucessivamente: quer o posicionamento específico do NAL nas tendências de modelo de negócio dos aeroportos e de evolução do transporte aéreo, bem como das condições da sua aproximação a uma cidade aeroportuária; quer o estudo dos impactos económicos e sociais expectáveis, à luz da evolução da procura potencial, bem como da respectiva configuração sectorial e territorial; quer a caracterização das áreas de influência restrita das localizações alternativas em estudo, terminando com a identificação dos factores críticos de sucesso, e a apresentação das principais oportunidades e riscos, do valor qualitativo atribuído a cada uma das alternativas de localização em estudo e das conclusões e recomendações finais.

A análise comparativa da localização na zona do CTA com a localização na zona da Ota, conduzida do ponto de vista do domínio da competitividade e do desenvolvimento económico e social, valorizou as condições de optimização das opções de modelo e de localização do novo aeroporto de Lisboa em cada uma e, dentro delas, quer os elementos de flexibilidade e durabilidade do projecto, quer o jogo complexo de custos e benefícios numa perspectiva dinâmica e concorrencial.

A análise de oportunidades e riscos, a par da avaliação qualitativa das vantagens relativas das localizações comparadas para o NAL, permite situar a localização na zona do CTA como mais próxima do “Cenário 1” avançado nos cenários de avaliação, isto é com maior relevância para as actividades de inovação e serviços, no modelo de desenvolvimento económico, e com funções de intermediação mais alargadas na configuração do NAL.

Em síntese: A conclusão obtida, ponderando riscos e oportunidades, vai no sentido da existência de uma vantagem global da localização do NAL na zona do CTA. Os aspectos mais relevantes na comparação que conduziu à escolha por esta localização referem-se fundamentalmente à optimização das condições económico-financeiras de desenvolvimento do projecto, à aproximação ao posicionamento estratégico com maior capacidade concorrencial e à aproximação ao modelo de cidade-aeroporto.

5.2.7 Avaliação financeira (FCD 7)

A metodologia desenvolvida para a avaliação financeira das duas alternativas de localização para o NAL baseou-se na estimação de indicadores do mérito relativo de ambas as alternativas, calculados com base nos *cash flows* incrementais primários directos associados às duas localizações

(projectos), numa óptica do capital total. Definiu-se assim um novo projecto, designado por Projecto Diferencial, sobre o qual se desenvolveu a análise.

Desta análise é possível concluir que, do ponto de vista estritamente financeiro, existe uma vantagem da alternativa na localização na zona do CTA face à zona da Ota, expressa:

- Numa menor exigência de investimento total (Ota: 5.191,2 milhões de euros; CTA: 4.926,6 milhões de euros; a preços de 2007);
- Na existência de um VAL (Valor Actualizado Líquido) diferencial positivo (VALOta: 1.655,28 milhões de euros; VALCTA: 1.986,4 milhões de euros; VALDiferencial (Ota – CTA): -331,1 milhões de euros);
- Numa Taxa Interna de Rendibilidade (TIR) diferencial negativa para o projecto diferencial, pelo que, no domínio relevante (taxas de actualização positivas), a alternativa CTA apresenta um VAL superior em todo o domínio.

As diferenças encontradas entre as duas localizações são relativamente reduzidas quando expressas em termos relativos face ao investimento em causa: o VAL diferencial é 6,38% do investimento fixo total (dia de abertura + investimentos de substituição e expansão) da localização Ota, ou 6,7% do investimento fixo total da localização CTA.

A introdução de elementos de variabilidade na análise, quer através do estudo de análise de sensibilidade quer através de técnicas de simulação por estabelecimento de cenários alternativos a algumas das variáveis em presença, não altera a conclusão anterior, antes reforça a confiança estatística na conclusão de que, numa óptica meramente financeira, a localização CTA é mais favorável que a localização Ota.

Entrando em linha de conta com as Opções Reais que podem detectar-se nestas duas alternativas, estas ou estão presentes em ambos os projectos em igualdade de valor, anulando-se do ponto de vista diferencial, ou, quando diferem (particularmente as opções de flexibilidade no faseamento do crescimento e de expansão após esgotamento), são também favoráveis à localização na zona do CTA, o que reforça ainda mais as conclusões anteriores.

Todavia, interessa salientar o seguinte:

- Por um lado, tendo em consideração os estudos já realizados relativos à localização na zona da Ota, é possível considerar que o grau de certeza relativamente aos seus *cash flows* incrementais é maior do que na localização na zona do CTA;
- Por outro lado, ao contrário do que se verifica relativamente à zona da Ota, onde as estimativas para as principais despesas de investimento estão mais estabilizadas, é possível considerar que para a localização na zona do CTA haverá, potencialmente, a possibilidade de diminuir o valor de alguns *cash flows* de investimento, se for ainda possível otimizar a ligação do CTA às redes ferroviárias de alta velocidade e convencional a partir dos traçados definidos;

- Por último, a maior flexibilidade da localização no CTA, em termos de capacidade de movimento/hora (70 movimentos por hora no caso da Ota e 100 movimentos no caso do CTA), poderá funcionar como um factor potenciador que permitirá majorar o diferencial entre o VAL da Ota e o VAL do CTA, tornando-o ainda mais favorável ao CTA.

A verificarem-se estas duas últimas notas, elas apenas vêm reforçar as anteriores conclusões que dão preferência à localização CTA do ponto de vista exclusivamente financeiro.

6 | ANÁLISE CUSTO - BENEFÍCIO (ACB)

A Análise Custo - Benefício é aplicada ao nível estratégico da avaliação das duas opções de localização mutuamente exclusivas e assenta sobre a metodologia de avaliação estratégica, tal como ilustrado na Figura 2 ilustra a interligação entre a ACB e a Avaliação Estratégica (AE).

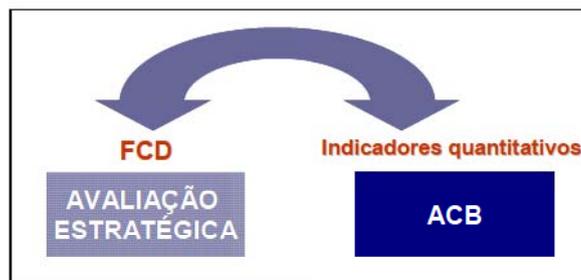


Figura 2 - Interação entre a avaliação estratégica e a ACB

Esta análise articula-se e está em dependência directa dos indicadores - diferenciadores das duas localizações, que foram quantificados pelas equipas afectas ao conjunto de factores críticos para a decisão (FCD) em estudos sectoriais. A interligação entre a ACB e a Avaliação Estratégica (AE) exigiu uma interacção interdisciplinar contínua, de forma a se materializarem os indicadores para cada critério de avaliação.

A comparação entre as duas opções de investimento aeroportuário (Ota e CTA) foi realizada através do critério do Valor Actualizado Líquido (VAL), que constitui um indicador de rentabilidade.

Este indicador foi determinado para as duas opções de localização, sendo positivo e de dimensão considerável. O VAL é significativo mesmo quando se incluem os custos externos, relevando o facto destes se circunscrevem aos factores diferenciadores das duas localizações e aos que são possíveis de quantificar em custo na ACB face ao estado actual do conhecimento.

Todavia, a diferença entre o VAL económico de cada localização é quase sempre marginal face ao valor actual total do investimento em causa. Este facto parece apontar para a existência de desvantagens e vantagens em termos de custos e benefícios que se compensam ou tendem a anular

em termos relativos, exigindo por isso ao decisor a consideração dos resultados da análise integrada de outros indicadores que não foi possível quantificar em custo.

7 | CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A síntese da avaliação estratégica realizada permitiu identificar as vantagens e desvantagens das duas localizações que determinaram a posição relativa dos sete FCD face a uma situação de indiferença correspondente ao fiel de uma balança, tal como representado a seguir.



***	**	0	**	***
Zona da Ota			Zona do CTA	
*** Muito Favorável ** Favorável 0 Indiferente				
FCD1 – Segurança, eficiência e capacidade das operações do tráfego aéreo FCD2 – Sustentabilidade dos recursos naturais e riscos FCD3 – Conservação da natureza e biodiversidade FCD4 – Sistema de transportes terrestres e acessibilidades FCD5 – Ordenamento do território FCD6 – Competitividade e desenvolvimento económico e social FCD7 – Avaliação financeira				

Em resultado da avaliação ambiental estratégica, é possível extrair as seguintes **conclusões**:

1. É técnica e economicamente viável, em ambas as localizações (zona da Ota e zona do CTA), a construção de uma infra-estrutura aeroportuária com características adequadas para satisfazer a finalidade e os pressupostos de base que enformaram a decisão governamental de dotar Lisboa de um novo aeroporto, tendo em vista o horizonte de funcionamento de 2017 a 2050;

2. Para ambas as localizações não se detectaram desconformidades com o direito ambiental europeu suficientes para fundamentar uma censura liminarmente impeditiva;
3. Em ambas as localizações a implantação do NAL impõe a adopção de medidas que garantam a observância de critérios de diversa natureza, como os de segurança, de eficiência, de competitividade e de sustentabilidade ambiental e territorial;
4. A análise custo-benefício, que inclui a componente de custos externos, mostra, através do VAL obtido, que em ambas as localizações é economicamente viável a construção do NAL, não se estabelecendo uma diferenciação significativa entre estas;
5. O facto de as duas localizações estarem situadas a distâncias semelhantes do centro de Lisboa (da ordem dos 50 km), e de distarem entre si de pouco mais de 30 km, faz com que, para a análise comparativa de alguns factores, designadamente à escala nacional ou supra nacional, a influência da localização se esbata;
6. As características próprias de cada uma das localizações e da sua envolvente são, contudo, suficientemente distintas para introduzirem aspectos diferenciadores relevantes para uma análise comparada da respectiva aptidão para acolherem a implantação de uma infra-estrutura aeroportuária como o NAL; os referidos aspectos permitiram identificar, para cada factor crítico de decisão, oportunidades e riscos associados a cada uma das localizações, o que se traduziu em vantagens ou desvantagens comparativas.
7. Em termos conclusivos, face aos resultados da análise comparada e sendo atribuída igual importância a cada um dos factores críticos analisados (para efeitos de decisão, uma ponderação diferente terá em consideração critérios de natureza política, os quais extravasam o âmbito do presente Estudo), **a localização do NAL na zona do Campo de Tiro de Alcochete (CTA) é a que, do ponto de vista técnico e financeiro, se verificou ser, globalmente, mais favorável.**

Esta conclusão assenta essencialmente no seguinte:

- Para quatro dos sete factores críticos de decisão, a localização do NAL da zona do CTA apresenta-se mais favorável do que na zona da Ota: *FCD1 – Segurança, eficiência e capacidade das operações do tráfego aéreo; FCD2 – Sustentabilidade dos recursos naturais e riscos; FCD6 – Competitividade e desenvolvimento económico e social; FCD7 – Avaliação financeira;*
- O carácter favorável da localização na zona do CTA é acentuado no que se refere aos factores FCD1 e FCD6, devendo salientar-se que o primeiro é aquele que permite aferir da maior ou menor adequação de um local de implantação à função primordial, em termos técnicos, de uma infra-estrutura aeroportuária;
- Relativamente aos factores críticos para os quais se verificou ser mais favorável a localização na zona da Ota: *FCD3 – Conservação da natureza e biodiversidade; FCD4 – Sistemas de transportes terrestres e acessibilidades e FCD5 – Ordenamento do território e desenvolvimento regional,* também resultou do estudo que, se forem seguidas directrizes propostas para o caso da

localização recair na zona do CTA, o sentido favorável à zona da Ota para esses factores críticos é atenuado. Com efeito, contrariamente à localização na zona da Ota, a localização do NAL na zona do CTA é uma hipótese muito recente, para a qual não se verificou um grau de desenvolvimento de estudos comparável, visando, nomeadamente, a optimização de soluções de implantação e a redução de impactes negativos. Além disso, a localização na zona do CTA não foi contemplada em planos e projectos sectoriais relacionados com o NAL, como sejam os de acessibilidades e de ordenamento do território, donde é ainda expectável a possibilidade de obtenção de benefícios, em termos comparativos, para esta localização.

- As considerações efectuadas são válidas desde logo para um cenário de enquadramento das funções do NAL na sua relação com a evolução do sistema de transporte aéreo externo, que se ajusta aos pressupostos que estão na base da decisão governamental de se construir um novo aeroporto para Lisboa (Cenário 2). O outro cenário que foi considerado neste estudo assenta numa perspectiva de crescimento forte do tráfego aéreo ao nível mundial e no alargamento das funções de Portugal nesse âmbito global (Cenário 1). A localização na zona do CTA é a que permite responder adequadamente a ambos os Cenários, enquanto que a localização na zona da Ota permite responder essencialmente ao Cenário 2. Efectivamente, o espaço disponível e as características físicas (orográficas e outras) daquela zona permitem uma flexibilidade e uma capacidade de expansão, quer para aumento do número de pistas quer para instalação de uma cidade aeroportuária, que não se encontram na zona da Ota. Considerando as duas pistas previstas, a maior capacidade em número de movimentos das aeronaves que a localização na zona do CTA garante, com a possibilidade de funcionamento independente das pistas, é já de si uma vantagem acrescida.
- Na análise custo-benefício efectuada, o resultado praticamente neutro a que se chegou deve-se basicamente ao facto de os custos associados às acessibilidades, quer de investimento devido à ligação à linha de AVF quer de custos externos, penalizarem a localização na zona do CTA. Eventuais ajustamentos que ainda se afigurem possíveis nesta matéria favorecem também esta localização no âmbito da referida análise.
- A avaliação financeira (FCD7) é, como já referido, um dos factores favoráveis à localização na zona do CTA. Também neste caso, algumas possibilidades que foram enunciadas no Estudo vão no sentido de um reforço do carácter mais favorável desta localização.

Em termos de **recomendações**, no caso da decisão sobre a localização do NAL vir a incidir na zona do CTA, para além da consideração das implicações decorrentes da necessária desactivação da Carreira de Tiro de Alcochete e da cessação da utilização da pista 08/26 do aeródromo do Montijo, deverão ser tidas em conta todas as recomendações que foram enunciadas nas diferentes áreas analisadas, salientando-se as seguintes:

1. Optimizar, na área disponível, a implantação preliminar estudada para a infra-estrutura aeroportuária;

2. Instalar no local um sistema automático adequado para observações atmosféricas;
3. Monitorizar localmente os movimentos de aves ao longo de um ciclo anual completo e, em função dos resultados da correspondente análise do risco de colisão, prever adequadas medidas de mitigação;
4. Desenvolver os estudos aeronáuticos, nomeadamente de simulação em tempo acelerado, para avaliação rigorosa da capacidade do sistema de pistas, e definição dos cenários operacionais para o tráfego aéreo;
5. Proteger a qualidade das águas subterrâneas de qualquer tipo de poluição que possa ser gerada durante as fases de construção e de exploração, prevendo-se, para esse efeito, a existência de um plano de monitorização e de acompanhamento da obra nas suas várias fases, assim como de um plano de gestão do risco para situações acidentais;
6. Para a fase de exploração, prever um sistema de gestão ambiental global e rigoroso que, conjuntamente com a camada drenante prevista entre a plataforma do aeroporto e os solos onde assenta, assegure a protecção da qualidade das águas subterrâneas;
7. Proceder a trabalhos mais desenvolvidos de reconhecimento geotécnico para a obtenção de elementos que permitam determinar a aptidão dos materiais de desmonte e a sua aplicação selectiva, a fracção de materiais argilosos, a caracterização dos materiais de empréstimos e a medição dos níveis de água ao longo do tempo, bem como caracterizar os maciços subjacentes às áreas interessadas pelos edifícios, dando particular atenção às estruturas subterrâneas;
8. Proteger, do ponto de vista da biodiversidade e da conservação da natureza, a área do CTA não afectada pela implantação do NAL, englobando-a na SIC do Estuário do Tejo;
9. Promover medidas de compensação funcionais tendo em vista a recuperação ou melhoria da qualidade ambiental de núcleos chave de vegetação espontânea, em particular zonas húmidas ou com lagoas temporárias, da zona tampão e da rede de corredores e áreas nucleares na margem sul da AML;
10. Seleccionar uma orientação das pistas que minimize as interferências com os movimentos de aves, que não comprometa a operacionalidade do aeroporto mas reduza os riscos de colisão e os impactes negativos sobre espécies de conservação prioritária;
11. Criar áreas alternativas de alimentação de aves aquáticas, caso seja necessário limitar a sua utilização de áreas incompatíveis com a segurança aeronáutica, bem como prever a gestão da avifauna dos açudes próximos e do arrozal da Mata do Duque, onde o elevado número de aves aquáticas actualmente existente poderá resultar em risco acrescido de colisão com aeronaves, e compensar a perda do Açude do Areeiro, através da criação de uma zona húmida favorável para aves aquáticas, num local onde não haja aquele risco;

12. Para maior sustentabilidade do sistema de transportes (efeitos ambientais, económicos e de consumo de energia), procurar que a implantação se verifique o mais a sudoeste possível a partir de H6B;
13. Assegurar que a Terceira Travessia do Tejo Chelas – Barreiro seja rodo-ferroviária, contribuindo para melhorar o desempenho da Ponte Vasco da Gama e proporcionando um trajecto alternativo nas situações de redução de capacidade dessa ponte;
14. Monitorizar o funcionamento dos sucessivos acessos do lado Norte à Ponte Vasco da Gama, ao longo da CRIL até ao Eixo N/S e à A8, que poderão ter de ser alvo de intervenções de forma a evitar situações de ruptura grave.
15. Rever os Instrumentos de Gestão do Território (IGT) para consideração da localização do NAL na zona do CTA;
16. Implementar medidas de rigoroso controlo do uso do solo;
17. Prever a salvaguarda integral de valores naturais únicos, criando uma vasta área de reserva integral, com múltiplas valências, com enquadramento legal e plano de ordenamento e de gestão adequados, abrangendo nomeadamente: os espaços dedicados à conservação da natureza e biodiversidade, o montado, o aquífero do Baixo Tejo/Península de Setúbal e os solos agrícolas de maior valor produtivo;
18. Estudar a oportunidade de uma revisão administrativa ao nível de freguesia/concelho;
19. Adoptar uma forte disciplina de ordenamento e um exemplar desempenho de gestão dos riscos e das externalidades, utilizando mecanismos excepcionais para a sua garantia, traduzidos, nomeadamente, na re-afecção de uma parte do CTA à ZPE do Estuário do Tejo e na criação de uma relevante zona-tampão que reforce os efeitos dessa re-afecção e permita defender a qualidade do perímetro do aeroporto das pressões urbanísticas;
20. Proceder a uma reavaliação estratégica e sistémica da configuração global dos grandes projectos de investimento em infra-estruturas de mobilidade por forma a garantir que se alcança um grau adequado de coerência e articulação, maximizando sinergias e minimizando custos, entre projectos pensados em diferentes épocas e em diferentes lógicas de desenvolvimento.

VISTO

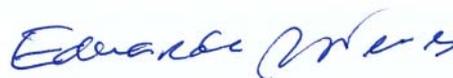
COORDENAÇÃO



Carlos Matias Ramos
Presidente do LNEC



António Lemonde de Macedo
Investigador-Coordenador
Director do Departamento de Transportes



Eduarda Beja Neves
Investigadora Principal
Departamento de Hidráulica e Ambiente

ANEXOS

ANEXO I – Pareceres das Entidades consultadas (âmbito e extensão)

24.1/2008



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDLVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Exmo. Senhor
Chefe do Gabinete do
Ministro das Obras Públicas, Transportes e
Comunicações
Rua de São Mamede ao Caldas, 21
1100 - 533 Lisboa

Sua referência

Sua comunicação

Nossa referência

LISBOA,

DSOT-000032-2008

Proc

ASSUNTO:

Avaliação Ambiental Estratégica do "Estudo para Análise Técnica Comparada das Alternativas de Localização do Novo Aeroporto de Lisboa na Zona da Ota e na Zona do Campo de Tiro de Alcochete"

O Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) enviou para parecer da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), um documento que pretende definir o Âmbito e Alcance da Avaliação Ambiental do "Estudo para Análise Técnica Comparada das Alternativas de Localização do Novo Aeroporto de Lisboa na Zona da Ota e na Zona do Campo de Tiro de Alcochete".

A presente apreciação estrutura-se em três grandes matérias – Enquadramento como Plano Sectorial, Factores Críticos para a Decisão, e Critérios e Indicadores por Factor Crítico para a Decisão.

1. Enquadramento como Plano Sectorial

O documento enquadra a elaboração do presente estudo na alínea c), nº 2, artigo 35º, do Decreto-Lei nº 316/2007, de 19 de Setembro, que considera como um tipo de Plano Sectorial "as

Gabinete do Ministro das Obras Públicas,
Transportes e Comunicações
SECRETARIA DE APOIO
Entrada N.º 419
Em 17/1/2008

Rua Artilharia Um, 33 - 1260-145 LISBOA - Tel 21 383 71 00 - Fax 21 383 12 92
E-mail: geral@ccdr-lvt.pt http://www.ccdr-lvt.pt



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

decisões sobre a localização e a realização de grandes empreendimentos públicos com incidência territorial.

Apesar de a redacção desta alínea levar a supor que o estudo em apreço se enquadra nesta modalidade de Plano Sectorial, importa desde já atentar na definição de Plano:

"Um plano é o resultado do processo de planeamento e gestão sempre que são explicitadas intenções e regras relativas a medidas e acções que os poderes públicos decidem adoptar para a resolução e prevenção de problemas, os quais definem o âmbito do plano. Deve incluir um conjunto de intenções e de medidas de carácter geral e específico cobrindo as questões do desenvolvimento urbano, do seu controlo e estímulo, bem como contendo as alternativas para a gestão" (in Normas Urbanísticas - Princípios e Conceitos Fundamentais, Vol. 1, 2ª edição, DGOTDU-UTL, 1995).

O estudo objecto do presente parecer não se enquadra no conceito de Plano nem nos objectivos dos Planos Sectoriais, correspondendo a documento que tem como objecto essencial apoiar o Governo na tomada de decisão sobre a localização do Novo Aeroporto de Lisboa, e uma vez esta tomada então sim existem condições para a realização de um Plano Sectorial.

Esta questão deverá ser devidamente ponderada pelo LNEC, uma vez que a decisão de elaboração de um Plano Sectorial implica, desde logo, um *"...despacho do ministro competente em razão da matéria, do qual deve, nomeadamente, constar:*

- a) A finalidade do instrumento de política sectorial, com menção expressa dos interesses públicos prosseguidos;*
- b) A especificação dos objectivos a atingir;*
- c) A indicação da entidade, departamento ou serviço competente para a elaboração;*
- d) O âmbito territorial do instrumento de política sectorial, com menção expressa das autarquias locais envolvidas;*
- e) O prazo de elaboração;*
- f) As exigências procedimentais ou de participação que em função da complexidade da matéria ou dos interesses a salvaguardar, se considere serem de adoptar para além do procedimento definido no presente diploma;*
- g) A indicação se o plano está sujeito a avaliação ambiental ou as razões que justificam a sua inexigibilidade" (Art. 38º, do DL 380/99, de 22 de Setembro, na sua redacção actual).*



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

2. Factores Críticos para a Decisão

Os Factores Críticos para a Decisão correspondem aos principais aspectos a atender num processo de Avaliação Ambiental Estratégica, dando "... resposta ao alcance da AAE e resultam de uma análise integrada dos seguintes elementos:

- Quadro de Referência Estratégica (QRE);
- Questões estratégicas (QE) (objectivos estratégicos e linhas de força) do objecto de avaliação;
- Factores ambientais (FA)" (in Guia de Boas Práticas para Avaliação Ambiental Estratégica, APA, 2007).

Tendo por base estes princípios, a equipa responsável pela Avaliação Ambiental Estratégica do Estudo identificou sete Factores Críticos para a Decisão, a saber:

- a) Segurança, eficiência e capacidade das operações do tráfego aéreo;
- b) Sustentabilidade dos recursos naturais e riscos;
- c) Conservação da natureza e biodiversidade;
- d) Sistema de transportes terrestres e acessibilidades;
- e) Ordenamento do território;
- f) Competitividade e desenvolvimento económico e social;
- g) Avaliação financeira.

A CCDR-LVT considera que os factores críticos identificados cobrem todas as áreas que devem ser motivo de estudo na definição da localização de um futuro aeroporto.

3. Critérios e Indicadores por Factor Crítico para a Decisão

Apegar de a pronúncia CCDR se situar no âmbito do Ordenamento do Território, esta disciplina possui uma grande abrangência justificando-se, como tal, que o presente parecer acabe por abranger referências a outros factores críticos, designadamente, Sistema de Transportes Terrestres e Acessibilidades e Competitividade e Desenvolvimento Económico e Social. Desta forma, importa detalhar a abordagem aos três factores críticos identificados.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDLVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

3.1. Sistema de Transportes Terrestres e Acessibilidades

Foram considerados quatro critérios e quatro indicadores descritivos (quadro 7), não sendo, todavia, perceptível a relação entre eles.

Colocam-se algumas reservas à utilização de "Fiabilidade dos tempos de percurso nos acessos rodoviários" como um indicador, por, no essencial, corresponder a um critério a considerar na decisão. Aliás, a mesma tabela considera-o como um critério, embora com uma designação ligeiramente distinta - Fiabilidade dos tempos de percurso nos acessos rodoviários a Lisboa. Assim, importará determinar que indicadores concorrem para a monitorização deste critério.

Relativamente aos critérios considerados, o primeiro - Contribuição para a sustentabilidade do sistema de transportes, em termos de uma boa integração do NAL e de forma a potenciar uma repartição modal eficiente - deveria ser um pouco mais detalhado, de forma a integrar explicitamente as articulações com a rede principal, particularmente em termos ferroviários, bem como com o projecto do Comboio de Alta Velocidade.

No que respeita ao indicador "Número de acidentes corporais (acidentes de que resultam mortos e/ou feridos)", não se percepção com qual dos critérios se relaciona nem qual a sua relevância. O aumento do número de veículos a circular implicará, forçosamente, um aumento do risco de acidentes.

Por último, recuperam-se algumas das preocupações da CCDR em matéria de Transportes e Acessibilidades:

- Deverá ser conferida importância ao transporte colectivo, preferencialmente em modo pesado, no acesso ao aeroporto. Aqui será relevante que as articulações a analisar não se reduzam às ligações à cidade de Lisboa, mas também à estruturação interna da própria área metropolitana, onde residirá a maior parte dos trabalhadores do novo aeroporto. Importa igualmente avaliar as ligações à rede principal, e no caso do transporte ferroviário a ligação à Linha do Norte;
- Articulação com o projecto do Comboio de Alta Velocidade;
- Articulação com as áreas logísticas definidas no Portugal Logístico, e com os Portos de Lisboa, Setúbal e Sines.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

3.2. Ordenamento do território e desenvolvimento regional

O Quadro 8 identifica os quatro critérios considerados, bem como os indicadores que com eles se relacionam.

Atendendo à designação deste Factor Crítico, não foi identificado qualquer critério de avaliação que, de uma forma integrada, aborde o desenvolvimento regional. Saliente-se aqui a dificuldade que se coloca nesta matéria, pela sobreposição com o Factor Crítico 6.

Não se levantando dúvidas relativamente aos critérios seleccionados, importará, todavia, considerar um alargamento dos indicadores:

- **Dinâmica urbana** – deverão ser identificados outros tipos de equipamentos colectivos, nomeadamente escolas. Numa perspectiva de dinâmicas emergentes a médio prazo, seria igualmente importante identificar os PU e PP que têm como objectivo a criação novas áreas de logística e de turismo/residência;
- **Dinâmica económica e empresarial** – numa óptica de disponibilidade de recursos humanos qualificados, importará considerar os níveis de qualificação da população activa;
- **Ocupação e uso do solo** – neste critério deve ser conferida alguma atenção à estrutura da propriedade, pelos riscos inerentes a uma excessiva fragmentação;
- **Ocupação e uso do solo e Dinâmica económica e empresarial** – dos indicadores identificados não consta nenhum relativamente à agricultura e à floresta. Sendo actividades relevantes em qualquer uma das localizações consideradas, importará conhecer a sua realidade e dinâmica afim de avaliar as eventuais “rupturas” que venham a ocorrer.

Por último, recuperam-se algumas das preocupações da CCDR em matéria de Ordenamento do Território:

- Controlar a dispersão da ocupação do território;
- Promover o reforço das centralidades urbanas existentes, de modo a que constituam os verdadeiros apoios à nova infra-estrutura e todo o complexo adjacente;
- Promover a articulação das acessibilidades com os núcleos já existentes;



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDR-LVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

- Reabilitar/reaproveitar as áreas industriais obsoletas ou em perda, atraindo novos usos e evitando a proliferação de novos locais.

3.3. Competitividade e desenvolvimento económico e social

Considerando que os critérios identificados respondem aos objectivos do Factor Crítico, neste aspecto importará transmitir as preocupações da CCDR-LVT em matéria de cidade aeroportuária e qual o modelo a adoptar.

Independentemente das características orográficas distintas entre a Ota e o Campo de Tiro de Alcochete, a CCDR-LVT considera que o modelo de cidade aeroportuária a implementar se deverá nortear por princípios de polinuclearidade, tendo em atenção os seguintes aspectos:

- Núcleos urbanos existentes com capacidade e características para constituírem novas centralidades de apoio ao complexo aeroportuário;
- Áreas de actividades económicas existentes e com capacidade e características para acolherem as actividades geradas pelo novo aeroporto. Neste aspecto deverá ser conferida especial atenção aos espaços obsoletos ou em perda de empresas;
- Articulação com as plataformas logísticas que constam do Portugal Logístico e com os portos de Lisboa, Setúbal e Sines;
- Identificação das actividades que se devem localizar junto ao aeroporto, quer por necessidade de um correcto funcionamento do mesmo quer pela capacidade de geração/obtenção de mais-valias decorrentes da sua localização.

Estas preocupações da CCDR-LVT prendem-se com a necessidade de se adoptar um modelo de ocupação do território sustentável e que restrinja o consumo de espaço ao essencial, tendo em vista a criação de um modelo de negócio economicamente viável.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente

António Fonseca Ferreira

ICN B

Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I.P.

Rua de Santa Marta
1169-230 Lisboa
Portugal

T. +351.213 507 900
F. +351.213 507 984
icnb@icnb.pt
www.icnb.pt



Ministério do Ambiente,
do Ordenamento do Território e do
Desenvolvimento Regional

DATA S. COMUNICAÇÃO DATA

Exmo(a). Sr.(a)

S. REFERÊNCIA

Chefe de Gabinete de S. Exa. o
Ministro das Obras Públicas,
Transportes e Comunicações
Palácio Penafiel

N. REFERÊNCIA 2/CB SPR

Rua de S. Mamede ao Caldas, 21
1100-533 Lisboa

REFERÊNCIA INTERNA
inf 108/08/DCGB

ASSUNTO

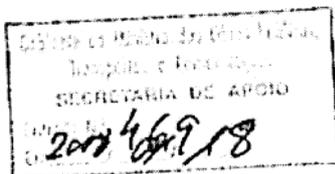
Estudo para análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa na zona da OTA e na zona do Campo de Tiro de Alcochete – Parecer sobre a definição do âmbito da Avaliação Ambiental

Na sequência da reunião realizada a 15 de Janeiro de 2008 no Gabinete de S. Exa. o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, onde estiveram presentes o ICNB e demais entidades relevantes na matéria em análise (APA, CCDRLVT, INAG, DGS, LNEC), foi entregue para parecer aos participantes um documento contendo o elenco e detalhe dos factores críticos para decisão relativos ao processo de avaliação ambiental do novo aeroporto de Lisboa (NAL) – "Âmbito e Alcance da Avaliação Ambiental", em anexo.

Nos termos do artigo 5º do Decreto-Lei nº 232/2007, de 25 de Junho, o ICNB emite parecer favorável ao âmbito da avaliação configurado pelos factores críticos para a decisão identificados, bem aos critérios e indicadores descritivos, designadamente os relativos ao factor crítico biodiversidade, que integra o detalhe dos descritores mais relevantes a abordar pela avaliação, no contexto vertente.

É pertinente contudo deixar desde já presente uma questão relevante, atendendo à proximidade dos cenários a avaliar (projecto global NAL OTA e projecto global NAL CTA, envolvendo todos os impactos em causa e não só os resultantes do aeroporto em si) em particular da Zona de Protecção Especial e Sítio de Importância Comunitária (ZPE/SIC) do Estuário do Tejo.

Esta questão tem a ver com a possibilidade de ambas as opções serem, ou não, "susceptíveis de afectar esse sítio de forma significativa", no sentido previsto no artigo 6º (3) da Directiva 92/43/CEE (Directiva Habitats), e das exigências jurídicas diferenciadas impostas neste artigo relativamente à





Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I.P.

aprovação de planos e projectos, tendo em vista o cumprimento daquela Directiva (e, *mutatis mutandis* da Directiva 79/409/CEE, Directiva Aves).

A este propósito, o capítulo 3.5 do "Estudo para análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa na zona da OTA e na zona do Campo de Tiro de Alcochete" (LNEC-MOPTC, Janeiro de 2008) elabora uma extensa e objectiva análise jurídica (incluindo jurisprudencial) da aplicação do artigo 6º da Directiva Habitats atendendo a que, tal como refere o texto do próprio documento (sublinhado nosso), "*A decisão de aprovação da localização de um projecto como o NAL pressupõe a verificação escrupulosa da existência ou inexistência de impactos significativos nas zonas classificadas segundo o direito europeu de conservação da natureza*".

Com efeito, o artigo 6º (3) da Directiva Habitats (que orienta também a prossecução dos objectivos análogos da Directiva Aves) prevê que se um plano ou projecto for identificado como susceptível de afectar um sítio de "forma significativa" deverá ser "objecto de uma avaliação adequada das suas incidências sobre o sítio no que se refere aos objectivos de conservação do mesmo".

Se aquela avaliação demonstrar ou comprovar a existência de Impactes significativos sobre o sítio, a aprovação do plano ou projecto está condicionada à (isto é, só é autorizada se houver a) observância cumulativa, e por esta ordem, dos seguintes requisitos (art. 6º (4)): (i) demonstração da inexistência de alternativas, (ii) razões imperativas de reconhecido interesse público e (iii) adopção de medidas compensatórias.

Acresce que se aquelas Impactes incidirem sobre espécies ou habitats classificados como prioritários pelas Directivas em referência, as razões de interesse público evocadas apenas poderão estar relacionadas com a (i) saúde, (ii) segurança pública, (iii) motivos ambientais primordiais ou (iv) outras razões imperativas, após parecer da Comissão Europeia.

Finalmente, a susceptibilidade de afectação significativa de um sítio deverá ser avaliada também para certos planos e projectos que não são territorialmente coincidentes com áreas da Rede Natura 2000, conforme a jurisprudência Comunitária o evidencia, e o Estudo do LNEC-MOPTC reconhece, no já referido capítulo 3.5, com base também nos guias interpretativos da Comissão (vide por exemplo pág. 26 "*Com efeito, olhando simultaneamente para a implantação cartográfica da localização proposta, e para os Sítios da Rede Natura 2000, não é absurdo pensar que, apesar de o NAL vir a ser construído fora das zonas classificadas, a proximidade a elas é tal que é de admitir a hipótese de as operações (tanto aéreas como terrestres), inerentes ao funcionamento normal de qualquer aeroporto, poderem degradar habitats classificados e perturbar significativamente espécies protegidas*").



Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I.P.

Em conclusão, face aos resultados do Estudo, designadamente os que decorrem dos factores críticos Biodiversidade e Ordenamento do Território, não é de descartar que se possa em qualquer fase do processo em curso vir a constatar que o cenário a adoptar tenha efeitos significativos sobre a ZPE/SIC Estuário do Tejo. Nesse caso, o cenário só será possível de aprovação se for demonstrada a ausência de alternativas de localização (designadamente nos termos propostos no capítulo 3.5 do Estudo).

Considera-se assim, como referido na reunião de 15 de Janeiro já citada, que o Relatório Ambiental, para efeitos de AAE, venha a referir o mais detalhada, fundamentadamente e de forma explícita sobre: (i) o carácter "significativo" dos impactes de ambos os cenários sobre a ZPE/SIC Estuário do Tejo e sobre (ii) a existência ou inexistência de alternativas ao cenário proposto para adopção, visando desde já acautelar o cumprimento do artigo 6º da Directiva Habitats.

Com os melhores cumprimentos,

Ø O Presidente

João C. Rosmarinho de Menezes

Anabela Pinheiro

ANABE UNIDADE
ICN-PRESIDENCIA



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO
TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
INSTITUTO DA AGUA, I.P.
Gabinete da Presidência

MUITO URGENTE

ENVIADO POR FAX

Exmo. Senhor
Chefe de Gabinete do Senhor Ministro das
Obras Públicas, Transportes e
Comunicações
Dr. Guilherme Dray
Rua de São Mamede ao Caldas, 21
1149-050 LISBOA

Vossa referência	Data	Nossa referência	Data
		05/OB-PRES/2008	15-01-2008

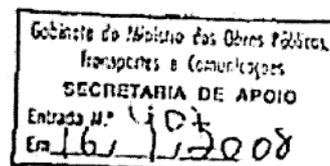
Assunto: Avaliação Ambiental Estratégica – Novo Aeroporto de Lisboa

Analisado o "Relatório dos Factores Críticos Para a Decisão" que nos foi facultado na reunião realizado no Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações, no passado dia 15 de Janeiro de 2008, informo que para efeitos do Artigo 5º do Decreto-lei 232/2007, de 15 de Junho se concorda com o âmbito da avaliação ambiental realizada e com a proposta de informação a incluir no respectivo relatório ambiental nomeadamente critérios e objectivos.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente

(Orlando Borges)





15. JAN. 2008 626

Exm.º Senhor
 Dr. Guilherme Dray
 Chefe do Gabinete do Ministro das Obras Públicas,
 Transportes e Comunicações
 Rua S. Mamede ao Caldas, 21
 1149-050 Lisboa

Sua referência
 281

Sua comunicação de
 11.Janeiro.08

Nossa referência
 DGS/DIR

Data
 2008

ASSUNTO: Parecer/Avaliação Ambiental Estratégica/Novo Aeroporto de Lisboa

No seguimento da reunião havida, hoje, no Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e, para efeitos do disposto no artigo 5º. do Decreto-Lei nº. 232/2007, de 15 de Junho, depois de analisado o "Relatório dos Factores Críticos para a Decisão" que nos foi facultado no decorrer da reunião, informamos que concordamos com o âmbito e alcance da avaliação ambiental realizada e a proposta de informação a incluir no respectivo relatório ambiental, nada mais havendo a acrescentar, pelo que entendemos que a fase de consulta pública pode ser desencadeada.

Com os melhores cumprimentos,

O Director-Geral

Francisco George

Na resposta indicar sempre a nossa referência

Gabinete do Ministro das Obras Públicas
 Transportes e Comunicações
 SECRETARIA DE APOIO
 Rua nº 355
 Ent. 2008.01.16.

De: Isabel Rosmaninho [mailto:Isabel.rosmaninho@apambiente.pt]

Enviada: quinta-feira, 17 de Janeiro de 2008 18:06

Para: Guilherme Dray

Cc: António Gonçalves Henriques; fernanda.santiago@apambiente.pt

Assunto: AAE da Localização do Novo Aeroporto de Lisboa

Importância: Alta

Caro Dr. Guilherme Dray

Para efeitos do artigo 5.º do Decreto - Lei n.º 232/2007, de 15 de Junho, e depois da análise dos factores críticos para a decisão, constantes dos documentos facultados na reunião, que teve lugar no Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, no passado dia 15 de Janeiro, comunica-se que a Agência Portuguesa do Ambiente, no âmbito das suas competências, concorda com o âmbito da avaliação ambiental realizada, a incluir no respectivo relatório ambiental, nada mais havendo a acrescentar.

Com os melhores cumprimentos

Isabel Rosmaninho
Gabinete de Avaliação de Impactos Ambientais

--

Esta mensagem foi verificada pelo sistema de antivírus e acredita-se estar livre de perigo.

18-01-2008

